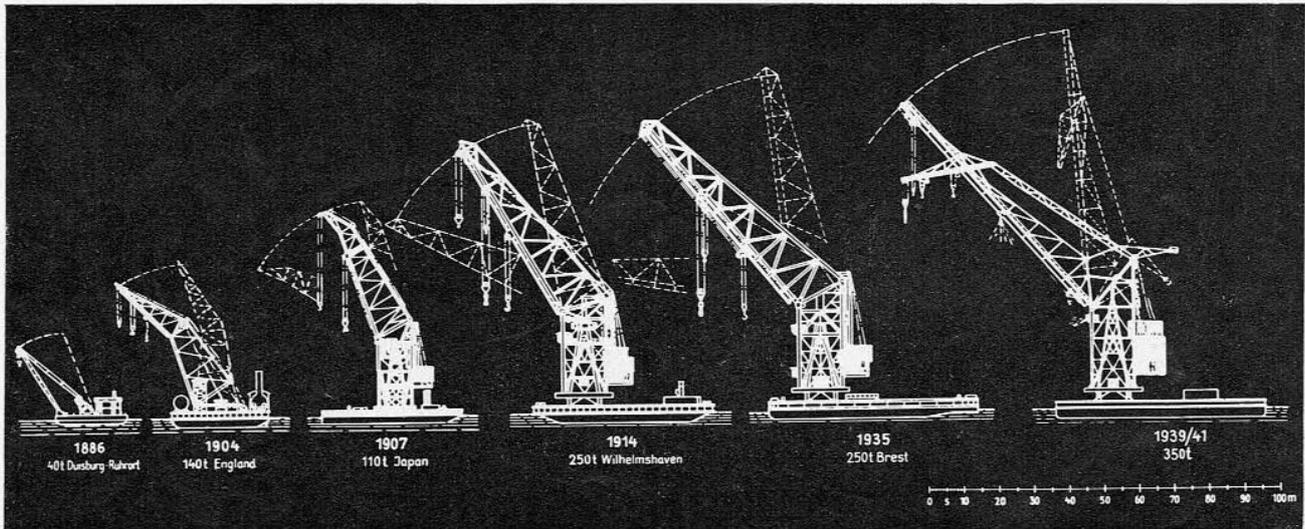


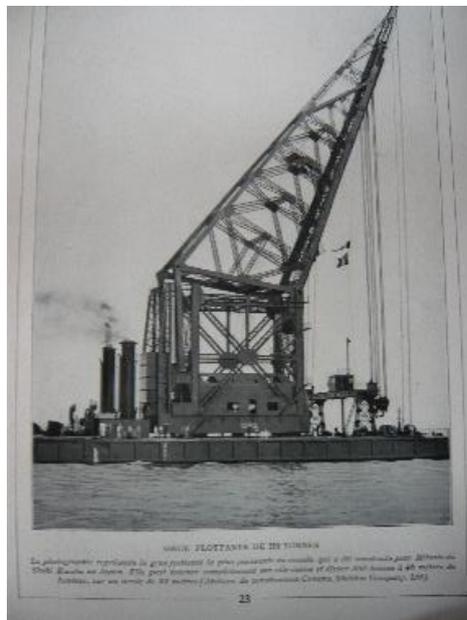
PONTON-GRUE 250 T BREST
Fiche historique succincte -2024-10-27

1 Origine de l'ancêtre Demag et utilisation pour le cuirassé Richelieu.

Ce ponton-grue de 250 T aurait été acquis par la Marine Nationale Française au titre des réparations suite à la première guerre mondiale selon la revue citée¹. Ce type d'engin a été construit par la Demag en de nombreux exemplaires². C'était en 1939 l'un des plus puissants de l'époque, mais non le plus puissant³, puisque les Anglais avaient déjà livré au chantier japonais de Mitsubishi un ponton grue de 350 T⁴. La vue suivante montre l'évolution des engins de levage flottants de la Demag de 1886 jusqu'au début de la seconde guerre mondiale avec la grue à variation de volée équilibrée de 350 T en passant par le ponton grue de 250 T qui aurait été livré à Brest en 1935 selon Demag ce qui est confirmé par la source citée ici⁵, contrairement à ce que mentionne la revue citée plus haut. La photo du ponton grue anglais (Cowan, Sheldon Company LTD) de 350 T figure pour information.



782 Fördern und Heben 1954, Heft 11



Ponton grue de 350 T - chantier japonais de Mitsubishi

¹ Navires et histoire hors-série n° 50 consacré au cuirassé Richelieu p 44

² Document DEMAG AG DUISBURG, article de FÖRDERN UND HEBEN 1954 par G. NIEMANN et F. TOUSSAINT

³ Comme l'affirmait la K7 BREST 92/Canal MARINE à l'époque de la mise à l'eau de la Recouvrance

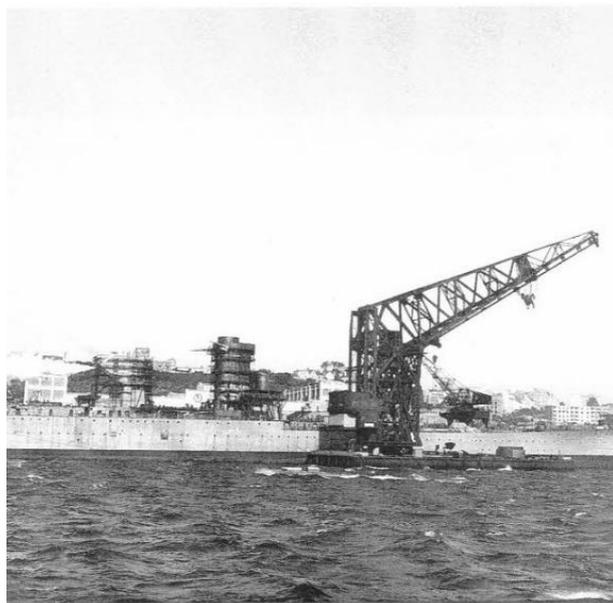
⁴ In Les merveilles de la science et de l'industrie par Eugène H. WEISS HACHETTE 1926, T II, P.23

⁵ Des grues flottantes dans les arsenaux- par Klaus Günther v. Martinez » 28 janv. 2016,

En 1935 Brest a reçu la grande grue flottante de 250 tonnes, construite 1934-35 par ACF, DEMAG et MAN.

La dernière, sabordée en juin 1940, est renflouée par les Allemands, mais pas reconstruite. C'est seulement des années après la guerre que les Français ont réparé la grue.

Les vues suivantes sont extraites de la revue Navires et histoire hors-série n° 50 où l'on voit le ponton-grue Demag de 250 T en action lors de l'achèvement et des essais du Richelieu.



Le Richelieu en achèvement à flot, avec sur son étrave une grue flottante de 250 tonnes.

2 La seconde guerre mondiale, destruction et dommages de guerre

Sabordé par les Allemands, l'engin devait être remplacé au titre des dommages de guerre par l'une des 4 grues ponton de 350 T, également construites par la Demag en 1939/41⁶. Dans la précipitation qui a conduit les Français à remorquer l'engin sans démonter les flèches, celui-ci a coulé dans la tempête lors de son remorquage en juin 1951⁷. La précipitation nuit à l'effort, ce que les Russes et les Américains ont compris, ces derniers disposant de l'une de ces grues ponton de 350 T visible après-guerre dans le port de Long Beach puis transférée en 1999 pour l'entretien des écluses du Canal de Panama. Les Russes disposent également d'un engin similaire que l'on aperçoit sur cette photo récente du chantier de l'Amirauté à Saint-Pétersbourg.



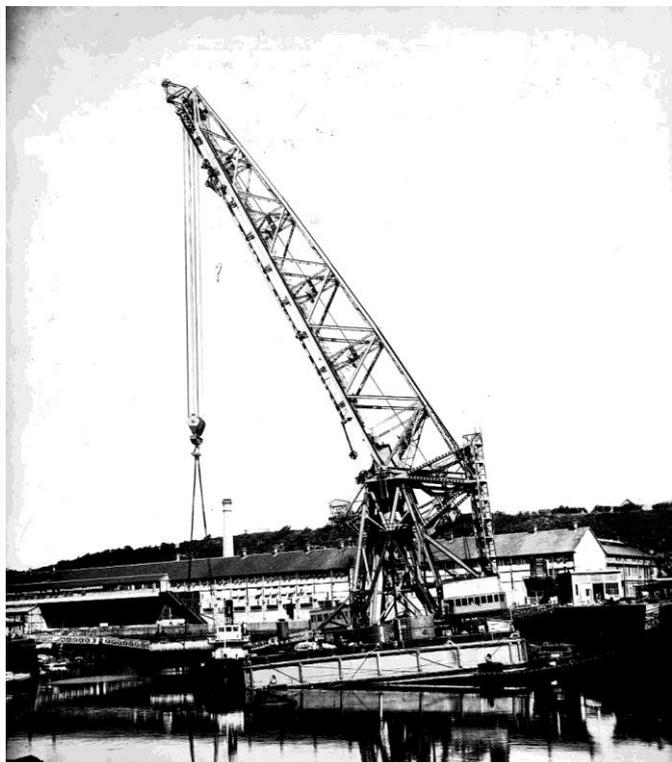
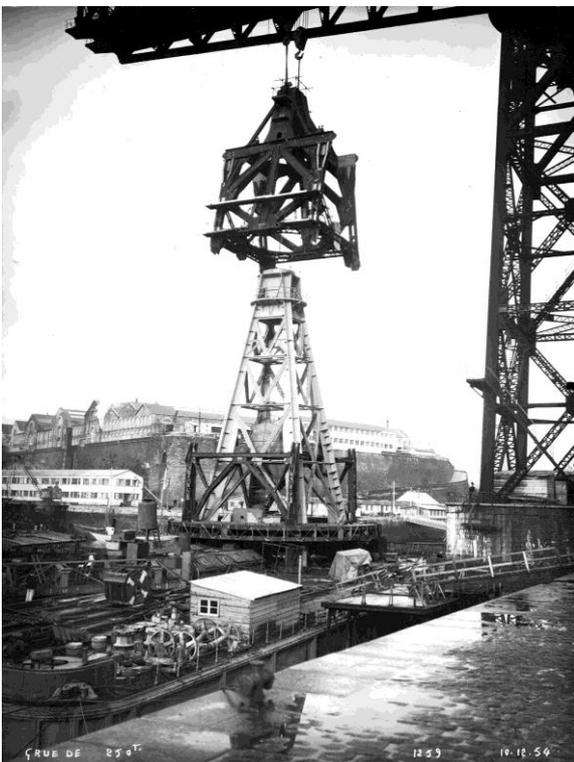
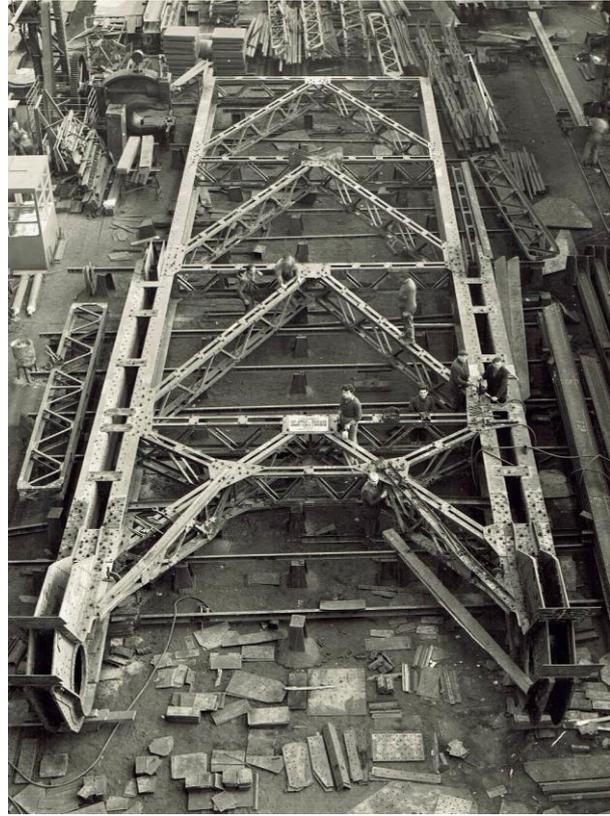
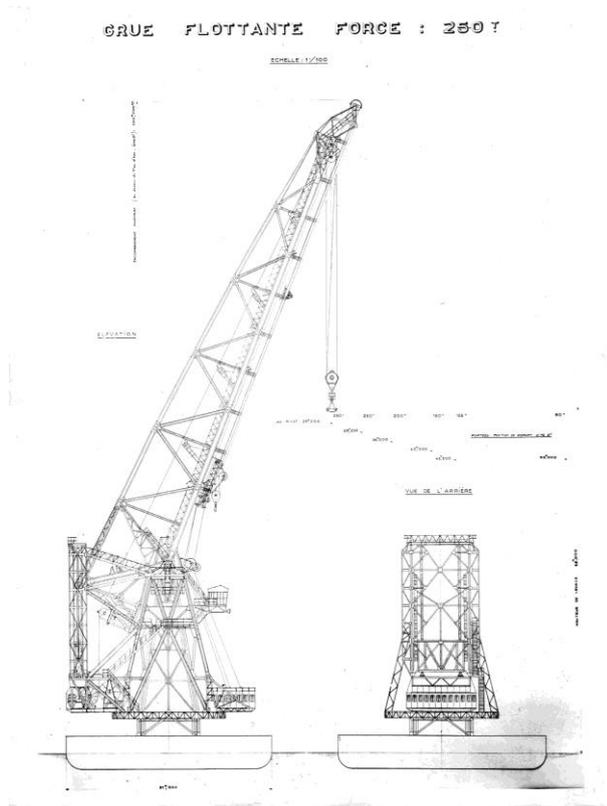
La sortie d'un sous-marin du Projet 636.3 de la cale sèche avant sa mise à l'eau. Toute la série des six bâtiments est construite au chantier Admiralty Verfi.

⁶ Document DEMAG AG DUISBURG, article de FÖRDERN UND HEBEN 1954 par G. NIEMANN et F. TOUSSAINT - Ouvrage de H. ERNST donnant une description détaillée de l'engin.

⁷ Remorqueurs de haute mer et de sauvetage par JEAN BULOT, éditions de l'estran 1985, p 27 à 31 - Larguez la remorque par Yves Bonder aux éditions France-Empire - dépôt légal n° 257

3 Relevage et reconstruction

L'engin de Brest sabordé a été relevé et reconstruit par Delattre & Frouard de 1947 à 1954⁸. Les photos de l'auteur lui ont été fournies par M. Guillon ingénieur de cette société.



Après essai avec une charge de 350 T, il a assuré depuis de bons et loyaux services à DCN Brest⁹ avant sa mise à mort en 2005, d'où l'emploi du passé dans ce qui suit.

⁸ Voir notamment ici une série de photos d'archives personnelles de l'auteur

⁹ En 1944, seul le ponton était récupérable ainsi que quelques tronçons de charpente. La reconstruction prévoyait une grue à variation de volée avec fléchette pouvant s'abaisser à 44 m pour passer sous le pont de l'Harteloire. Une solution à flèche droite équilibrée pouvant s'abaisser à l'horizontale fut finalement adoptée. In Les engins de levage, Jean Gillmann, DUNOD 1972

Il a eu droit à une belle médiatisation lors de la mise à l'eau de La Recouvrance au cours des festivités de Brest 92¹⁰.

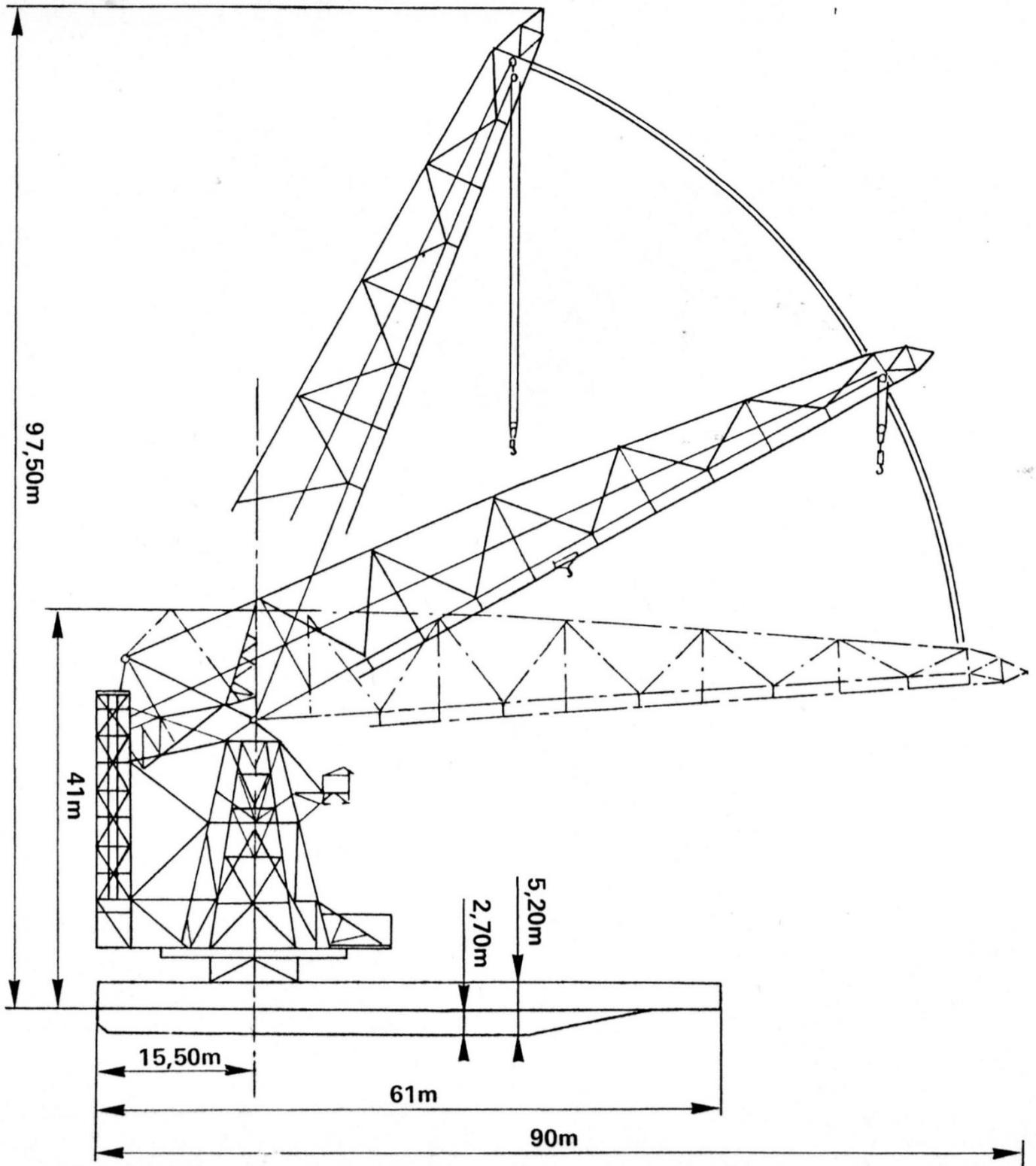


Les caractéristiques principales étaient les suivantes¹¹. Voir tableau de charge et dimensions ci-dessous

PORTEE depuis l'axe du pivot	CHARGE maximale	GUINDANT cote avec banane / flottaison	
		tambour conique embrayé NORMAL	tambour conique débrayé EXCEPTIONNEL
60 m	60 t	52 m	52 m
43,5	125		69
40	150		70
34	200		72
29	250		74
25	250		75

¹⁰ Voir la K7 BREST 92/Canal MARINE, Info -DGA n° 48 septembre 92 et photos DGA-DCN Brest

¹¹ D'après catalogue MGX (moyens généraux) de DCN BREST édition 1990.



Le guindant du croc principal avec la banane (palonnier) était de 52 m au-dessus de la flottaison avec le tambour conique embrayé. Un guindant variable entre 52 et 75 m avec le tambour conique débrayé pouvait être obtenu de façon exceptionnelle. La transmission était diesel-électrique avec régulation par courant continu et convertisseur Ward-Léonard.

Un croc secondaire de 20 t sur chariot le long de la flèche était utilisable à toutes portées.

La hauteur totale de 41 m flèche abaissée permettait à l'engin de passer sous les 44 m du pont de l'Harteloire.

4 Une mort dans la tradition des grues qui se cassent pour mourir

Dans sa synthèse de presse du 11 août 2005¹², DCN a fait part du décès de l'engin après un demi-siècle de bons et loyaux services par le résumé d'un article de Ouest France du 10/08/05.

DCN a désarmé, le 15 juin dernier, son ponton-grue de 250 tonnes en service à Landévennec. Dégazé, nettoyé, désamianté, l'engin a été conduit au bassin n° 9, récemment libéré par la mise à l'eau du BPC *Tonnerre*. Le démantèlement a commencé. « *La flèche sera découpée en six tronçons pesant une centaine de tonnes chacun*, précisent Gilbert Mageur et Gabriel Lalouer, deux techniciens du service de renflouement de DCN qui coordonnent les travaux de démontage. *Ensuite, les techniciens s'attaqueront au fût de la grue. Il faut compter cinq semaines pour démonter la partie supérieure de l'engin.* »

On voit sur la photo couleur le ponton-grue avec la flèche abaissée à l'horizontale pour se rendre sur le lieu de son démantèlement en février 2006 dans le bassin 9 équipé d'un portique de 400 T que l'on aperçoit en pleine action de démantèlement de la grue sur la photo noir et blanc. Ce portique sera à son tour démantelé en 2018 après avoir été acquis et transformé à grands frais. Il avait été mis en service en 2001 pour une utilité qui restera finalement très symbolique, ayant très peu servi après la construction du *Tonnerre*. Cet outil s'est dégradé au fil des années jusqu'à ce que son ferrailage devienne inévitable.



¹² Sur l'intranet DCN